



Ege Hava Sahası: Türkiye ve Yunanistan Sorunları

Mustafa Burak ERKARA

Kapadokya Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı,
mustafaburak.erkara@gmail.com, ORCID NO: 0000-0003-1462-1900

Dr. Öğretim Üyesi Polathan KÜSBECİ

Kapadokya Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi,
Yönetim Biliřimi Sistemleri Bölümü, scholar@polathan.com,
ORCID NO: 0000-0002-4858-3853

Özet

Ulusal hava sahasının genişliğine ilişkin tartışmalar, 1974 sonrasında Türk- Yunan ilişkilerinin gündeminde sıklıkla yer alan bir konu olmuştur. Bu konudaki tartışmalar, özellikle, Yunan ulusal karasularının genişliği ile hava sahasının genişliği arasındaki farktan doğmaktadır. Uluslararası hukuk kuralları, devletlerin egemenliklerine ilişkin hakları düzenlerken, devletin egemenliğinin ülkesel toprakları, bu topraklara kıyı oluşturan karasuları ve bütün olarak, bu bölgeler üzerindeki hava sahasını kapsamakta olduğunu hükme bağlamıştır. Kısaca, bir devletin karasuları sınırı ile ulusal hava sahasının genişliği aynı olmak zorunda; devletin bu alanlar üzerindeki münhasır egemenlik hakları bulunduğu kabul edilmektedir. Hava sahası sorunları, Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkileri doğrudan etkileyen bir sorun olmamakla beraber, diğer sorunların arasında ikincil bir sorun olarak çeşitli zamanlarda gündeme gelmektedir. Temelde bir uluslararası hukuk sorunu olan hava sahası sorunları, uluslararası politika ile ilgili pek çok bulgu elde etmeye müsait bir araştırma konusudur. Türkiye’de daha önce bu konuda yapılan araştırmalar mevcuttur. Bununla birlikte, bu araştırmada, konunun mümkün olduğunca uluslararası ilişkiler perspektifinden ele alınmasına gayret edilmiştir.

· Bu çalışma birinci yazarın ikinci yazar danışmanlığında hazırladığı “Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Ege Sorunlarının Uluslararası Hukuk Açısından İncelenmesi” adlı yüksek lisans tezinden üretilmiştir

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Yunanistan, Uluslararası Hukuk, Hava Sahası, Ege Denizi

Aegean Airspace: Türkiye and Greece Issues

Abstract

Discussions on the width of the national airspace have been a frequent topic on the agenda of Turkish-Greek relations after 1974. Discussions on this issue arise, in particular, from the difference between the width of the Greek national territorial sea and the width of its airspace. The rules of international law, while regulating the rights related to the sovereignty of the states, stipulated that the sovereignty of the state covers the territorial lands, the territorial seas forming the coasts of these lands, and the airspace over these regions as a whole. In short, the territorial sea border of a state and the width of its national airspace must be the same; It is accepted that the state has exclusive sovereign rights over these areas. Although airspace problems are not a problem that directly affects the relations between Turkey and Greece, they come to the fore at various times as a secondary problem among other problems. Airspace issues, which is a problem of international law, is a research subject that is suitable for obtaining many findings related to international politics. There are previous studies on this subject in Turkey. However, in this study, it has tried to deal with the issue from the perspective of international relations as much as possible.

Keywords: Turkey, Greece, International Law, Airspace, Aegean Sea

Giriş

Türkiye ve Yunanistan, yüzyıllardır iç içe yaşayan iki komşu ülkedir. Ancak Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişki “rekabet” veya “rakip” olarak değerlendirilebilir. Her iki ülke de Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'nün (NATO) üyesidir; ayrıca, her iki ülkenin de eş zamanlı olarak AB üyesi olması bekleniyor. Ancak Yunanistan şans eseri 1981'de AB'ye katıldı, ancak Türkiye'nin üyelik müzakereleri dikenli bir yolda hala devam etmektedir.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıklarda en fazla sorunlu olan Ege Denizi anlaşmazlıkları, ülkeler arasında bol çelişkilerin yaşandığı bir konudur. Bu çalışma, Ege Denizi ihtilaflarını hava sahası açısından analiz etmektedir. Ege hava sahasındaki Türk saldırganlığı, genellikle karıştırılan iki farklı konuyu ilgilendirmektedir. Birincisi, Yunanistan Ulusal Hava Sahasının sınırlandırılması ve bunun Türk Hava Kuvvetleri tarafından ihlal edilmesi sorununa atıfta bulunurken, diğeri Yunanistan'ın uluslararası hava trafik düzenlemelerinin ihlali ile

sonuçlanan Athinai FIR içindeki sorumluluklarının meydan okumasına ilişkindir. Ege Denizi ihtilafları, Türk ve Yunanistan'ın çeşitli argümanlarının yanı sıra kendine özgü doğası nedeniyle akademisyenler veya hükümetler için karmaşık yasal ve politik sorulardır. Türkiye, Yunanistan ile ikili yeniden müzakereye dayalı bir çözüm aramaya çalıştı; Yunanistan ise Uluslararası Adalet Divanı'na (UAD) başvurmaya karar verdi. Taraflar arasındaki milliyetçilik, düşmanlık ve güvensizlik nedeniyle Ege Denizi'ndeki anlaşmazlıkların çözümü henüz sonuçlanmış değil. Bölgesel barışı sürdürmek için ve güvenlik açısından her iki ülke de ilişkilerini geliştirmeli ve barışçıl bir uzlaşmaya varmalıdır.

Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından sağlanan belgelere göre, Ege Denizi iki ülke arasında ortak bir denizdir. Her iki ülke de her bir hayati menfaati güvence altına almak için uluslararası hukuk tarafından korunan haklara saygı göstermelidir. Bu nedenle, açık denizlerde ve hava sahasında seyrüsefer özgürlüğü hakkı bozulmamalı ve yeni deniz alanlarının kazanılması adil, karşılıklı ve hakkaniyetli rızalara dayanmalıdır.

Çalışmanın amacı, hava sahası sorunlarının çözülebilmesi yolunda her iki devletin neler yapabileceğini irdelemektir. Özellikle dış politikada zor bir dönemden geçen Türkiye açısından, ulusal çıkarların zarar görmesine engel olarak mevcut sorunlarda hakça bir çözüme ulaşabilmek, son derece önemlidir. Konu Yunanistan tarafından ele alındığında ise, Yunanistan'ın, milli güç unsurları bakımından kendisinden daha ilerde olan Türkiye'ye karşı, devamlı olarak rekabet halinde olduğu görülmektedir. Yunanistan'ın hava sahası ile ilgili politikalarını destekleyebilecek bir hava gücüne sahip olma çabasının, ülkenin ekonomisi üzerinde olarak oldukça büyük bir yük meydana getirdiği bilinmektedir. Şu hâlde, hava sahası sorunlarını çözebilmenin, her iki ülke açısından faydalı olacağı muhakkaktır.

Çalışmada, uluslararası hukukta hava sahasının tanımı ve esasları, Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sorununun tarihi gelişimi, hava sahası sorununun uluslararası hukuk açısından incelenmesi ve tarafların tezleri çerçevesinde değerlendirilecektir.

Uluslararası Hukukta Hava Sahasının Tanımı ve Esasları

Uluslararası hukuk, bir ülkenin egemen hava sahasının, bir ülkenin karasuları üzerindeki hava sahasını olduğu kadar, bir ülkenin üzerindeki hava sahasını da içerdiğini genel olarak kabul eder.

Karasuları, bir ülkenin kıyı şeridinden 12 deniz mili kadar uzanır. Herhangi bir ülkenin toprak sınırı içinde olmayan hava sahası uluslararası kabul edilir. Bir ülke, uluslararası anlaşmayla, okyanuslar veya kutuplar üzerindeki gibi uluslararası hava sahasının bölümlerini kontrol etme sorumluluğunu üstlenebilir. Örneğin, ABD, hava sahası doğası gereği uluslararası olmasına rağmen, Pasifik'in büyük bir bölümü ve Atlantik Okyanusu'nun daha küçük bölümleri üzerinde hava trafik kontrol hizmetleri sağlamaktadır. Kanada, İzlanda ve Birleşik Krallık, kuzey Atlantik hava sahasının geri kalanının sorumluluğunu paylaşmaktadır. Kanada ve Rusya, kuzey kutup hava sahasının sorumluluğunu paylaşmaktadır (Lits vd., 2017: 137).

Hava sahası üzerindeki hak, yetki ve yükümlülükleri ifade eden hava sahasının hukuki rejimi, büyük ölçüde hava hukukunun uluslararası kamu hukuku boyutunu meydana getirmektedir. Hava hukukunu, hava sahası kavramını merkeze olarak incelemek, konuya, asıl özneler olan devletler perspektifinden bakmayı gerektirir (Bal, 2019: 30).

Hava hukuku, modern uçak seyrüseferinin neden olduğu çeşitli hukuki ilişkilerin (kamu, özel, ulusal, uluslararası) incelenmesini ve bu ilişkileri düzenleyen ilke ve kuralların oluşturulmasını sağlayan hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır (Ünal, 2009: 5). Bir başka tanımda ise hava hukukunun sadece havacılık faaliyetleri için kullanılan hava sahasında meydana gelen sosyal ilişkileri düzenlemeyi amaçlayan bir dizi yasal düzenleme olduğu belirtilmektedir (Gemici ve Yeşiller, 2017: 142).

Hava sahası terimi kullanıldığında, bir hava kütlesi olarak değil, faaliyetlerin yürütüldüğü, olayların meydana geldiği ve yasal bir statüye sahip olduğu bir alan olarak anlaşılmalıdır. Çünkü hava ülkesi, bir devletin kara ve deniz üzerindeki hava sahasıdır (Günel, 2010: 9). Hava sahası, atmosferdeki üç boyutlu bir alandır. Uluslararası hukuk açısından Chicago Konvansiyonu'nda tanımlanmayan hava sahası, uygulamada ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır (Bal, 2019: 149).

Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasını belirtmektedir. Uluslararası hukuk kavramı olarak, ilk olarak, üye devletlerin Ulusal Hava Sahaları üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul eden, hava trafiğinin düzenlenmesine ilişkin 1919 Paris Sözleşmesi tarafından kurulmuştur. Uluslararası havacılığın temel kurumsal çerçevesini koruyan, önceki tüm anlaşma ve anlaşmaların yerini alan 1944 Chicago Konvansiyonu, Ulusal Hava Sahasını aynı şekilde tanımlamaktadır. Chicago Konvansiyonu, her devletin Ulusal Hava Sahasını

savunma ve uluslararası veya ulusal hava trafik düzenlemelerine uymayan herhangi bir uçağı durdurma veya zorlama hakkını tesis eder. Bir askeri uçağı başka bir devletin Ulusal Hava Sahasına girişı, sadece uygun diplomatik izin onaylandıktan ve verildikten sonra yetkilendirilir (Soldatos, 2016: 2).

Ulusal hava sahası tabiri, bir devletin ülkesi üzerindeki hava sahasını belirtmek amacıyla kullanılır. Uygulamadaki uluslararası hukuka göre, devletlerin hava sahasının yatay sınırları, bu devletlerin egemenliğindeki kara ülkesi ile kara ülkesine bitişik olan iç suları ve karasularının üzerindeki hava sahası olarak kabul edilmektedir (Pazarcı, 1989: 362). Yani bir devletin hava sahasının bittiğı nokta, karasularının bittiğı çizgidir. Daha da basit bir tanım olarak ise, ulusal hava sahasına, bir devletin toprağı ve karasuları üzerinde yükselen hava sütunu denilebilir (Fırat, 2009: 758).

I. Dünya Savaşı'nın ardından, hava sahasının sınırının karasularından bağımsız olabileceğı düşüncesi doğmuş ve bu fikir, 1923 Lahey Konferansı'nda İtalya delegesi tarafından savunulmuştur. Ancak diğer devletlerin delegeleri bu görüşe itibar etmemiş ve hava sahası egemenliğinin, karasularındaki egemenlikten doğduğı fikri kabul görülmektedir (Assonitis, 1997: 164).

1994 tarihli Chicago Sözleşmesinin 2. maddesine dayanarak, hava bölgesi tanımının, bir ülkenin yetki/egemenlik, koruma ve politikası kapsamında düzenlenen kararlar ve karasuları üzerindeki hava sahası olarak tanımlandığı sonucuna varılabilir (Kusumaningrum, 2017: 58).

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinde, Sözleşmeci Devletler, her Devletin kendi toprakları üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul ederler. Avrupa Birliği Üye Devletlerinin, geçerli uluslararası sözleşmelere tabi olarak, hava trafiğini kontrol ederken bir kamu otoritesinin yetkilerini kullanmaları bu egemenlik çerçevesindedir.

Türkiye- Yunanistan Arasındaki Hava Sahaları Sorunun Tarihi Gelişimi

Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sınırı sorununun kökeninde, Chicago Sözleşmesi'ne (m.2) göre ulusal hava sahalarının sınırının, karasuları sınırı ile belirleniyor olması bulunmaktadır. Karasuları genişliği, aralarında deniz sınırı bulunan başka pek çok devlet arasında da sorun teşkil etmektedir.

Türkiye ve Yunanistan ilişkileri, Lozan Dengesi'nin tesis edilme süreci tamamlandıktan sonra, ancak 1930'lu yıllarda, Atatürk ve Venizelos'un önderliği ile iyi bir seviyeye gelebilmiştir. İlişkilerin genel olarak olumlu seyrettiği bu süreçte bile, Yunanistan, önce 1931 yılında ulusal hava sahası genişliğini 3 deniz milinden 10 deniz miline çıkartmıştır. 1936 yılında ise, karasuları genişliğini 6 deniz miline çıkartılmıştır.

6 Eylül 1931'de Yunanistan, karasularının sınırı 3 mil olmasına rağmen cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle hava sahasını 3 milden 10 mile çıkardı. Cumhurbaşkanlığı (1931) kararnamesine göre;

501741 sayılı Kanunun 2. maddesinde belirtilen karasularının kapsamı, Devletin kıyılarından on deniz mili uzaklıkta tespit olunur. Bu Kararnamenin yayımlanması ve yürürlüğe konulmasından Havacılık Bakanı sorumludur.

Bununla birlikte, bir önceki bölümde belirtildiği gibi, Yunanistan, 1936'da iki ülke arasında hüküm süren dostluk atmosferinde karasularının genişliğini tek taraflı olarak üç ila altı deniz mili arasında sabitledi. Bu nedenle, Yunanistan'ın altı deniz mili karasuları ve on deniz mili hava sahası talep ettiği Ege Denizi'ndeki hava sahası ile Yunan karasuları arasında bir çelişkiye neden oldu.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki 7 Aralık 1971 tarihli anlaşmaya göre, hava araçlarının hudut hattına 2 kilometreden daha yakın bir mesafede uçuş yapmaması gerekmektedir. Bu anlaşmaya göre, yalnızca haritacılık ve tarım faaliyetleri amaçlarıyla 2 kilometreden daha yakın mesafelerde yapılacak uçuşlar için, diplomatik kanaldan görüşme yapılması gerekmektedir. Doğal afet durumlarında ise, hudut makamlarına haber vermek şartıyla, hudut hattına kadar 1000 metre irtifanın altında uçuşlar yapılabileceği öngörülmüştür. Bu anlaşma, 1981 yılında kanunla kabul edilmiş ve Resmî Gazete'de yayınlanmıştır. Ancak Yunanistan tarafıyla karşılıklı teati edilmediği için yürürlüğe girmemiştir. Bu anlaşmanın, iki ülkenin savaşın eşiğine geldiği 1974 yılından 3 yıl önce yapıldığı, akılda tutulmalıdır (Kuzucanlı, 2021: 69). Aslında, 1974'ten önce Türkiye sadece Yunan Ulusal Hava Sahasının genişliğini sorgulamakla kalmadı, aynı zamanda askeri tatbikatlar sırasında Yunan makamları tarafından "hiçbir uçak 10 mil'den daha yakına yaklaşmayacağını" açıkça belirten bir NOTAM düzenlenmesini istedi. Yunan toprakları", böylece Yunan egemenlik haklarının kabul edildiğini doğrular. Ayrıca, Montego Körfezi'nde 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) uyarınca, tüm kıyı devletleri 12 mil karasularına sahiptir. Yunanistan bu anlaşmayı 1995 yılında onaylamıştır ve bundan sonra karasularını 12 deniz mili'ne kadar genişletme hakkını elinde tutmaktadır, bu da Ulusal Hava Sahasının buna uygun olarak

genişletilmesi anlamına gelmektedir.⁹ Dolayısıyla, Türkiye'nin bu statükoya meydan okumasının, 1974'te Kıbrıs'ın varlığından haberdar olmadığı bahanesiyle işgalinin mesnetsiz olduğu açıktır. Düzensiz hava sahası ve karasuları paradoksuna rağmen, Ege'deki Yunan Ulusal Hava Sahasının yasal statüsü on yıllardır bilinmektedir ve sonuç olarak yerel bir geleneğin yasal statüsüne sahiptir (Soldatos, 2016: 3).

Yunanistan, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) ilk resmi bildirimini 2 Haziran 1974'te yaptı ve Türkiye'nin Yunanistan'ın on mil iddiasına ilişkin tepkisi birkaç ay sonra, 15 Nisan 1975'te ICAO'ya Yunanistan'ı tanımadığını ilan eden bir notla geldi. 10 deniz mili hava sahası uygulaması (Pazarcı 1990, s, 117). Ayrıca, Türk Dışişleri Bakanlığı 1 Eylül 1975'te Ankara'daki Yunan büyükelçiliğine bir nota göndererek şu beyanda bulunmaktadır (Bölükbaşı, 2004: 594-598):

“Yunanistan topraklarını çevreleyen 6 deniz mili karasularının dışında kalan bölge, Türkiye Cumhuriyeti tarafından açık denizin bir parçası olarak tutuluyor ve tutulacak ve sonuç olarak Türk uçakları hava sahasının bu kısmı üzerinde serbestçe uçacak.”

Hava sahası sorunu Türkiye ile Yunanistan arasında gerilim yaratmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiası benzersiz bir durumdur ve başka hiçbir devlet tarafından tanınmamaktadır ve NATO ülkeleri bile Ege'deki NATO tatbikatları sırasında Yunan hava sahasını “ihlal etmektedir” (Aydın, 1997: 119).

Türkiye- Yunanistan Arasındaki Hava Sahası Sorunun Uluslararası Hukuk Açısından İncelenmesi

Bu konudaki anlaşmazlıklar, özellikle Yunan ulusal karasularının genişliği ile hava sahasının genişliği arasındaki farktan kaynaklanmaktadır. Devletin egemenliğinin kara karalarını, bu karaların kıyılarını oluşturan karasularını ve bu alanlar üzerindeki hava sahasını bir bütün olarak kapsaması şartıyla, devletlerin egemenliği ile ilgili hakları düzenleyen uluslararası hukuk normları. Kısacası, bir devletin karasularının genişliği ile ulusal hava sahasının aynı olması gerekir ve devletin bu topraklar üzerinde münhasır egemenlik haklarına sahip olduğu kabul edilir (Fazla, 2006: 39).

Bugün Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki ulusal karasuları 6 mil genişliğinde ve ulusal hava sahası 10 mil genişliğindedir. Tezini Yunanistan hava sahasıyla ilgili iki ana görüşe dayanmaktadır. İlk

olarak, bu genişlikte bir hava sahası uluslararası hukuka uygundur. İkincisi, Türkiye'nin 1970'li yıllara kadar 10 mil hava sahasının ilan edilmesi arasında herhangi bir itirazda bulunmaması durumunun terbiyesini teyit etmektedir (Kuzucanlı, 2021: 69).

Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiası, 1921 Yasası, taraf olduğu 1919 Paris Hava Seyrüsefer Yönetmeliği Sözleşmesi ve Kara Denizlerinin Genişliğinin Belirlenmesine İlişkin Kararname ile doğrulandı. Sivil Havacılık ve Teftiş 6/18 Eylül 1931.", 5017 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'na dayanmaktadır. 5017 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu'na göre;

“Madde 2 Devlet, toprakları üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olacaktır. Bu Kanunda veya içerdiği düzenlemelerde atıfta bulunulan 'Yunanistan ülkesi' kavramı, karasularını ve üzerindeki hava sahasını içerecektir.

Madde 9 Hükümet, havacılık otomasyonunun onayı ile düzenlenir ve polis kararnamesi ile kontrol edilir” (Başeren, 2006: 107).

6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrol Amaçlı Karasularının Genişliğinin Tespiti Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede aşağıdaki hüküm yer almaktadır:

“26 Nisan 1921 tarihli ve 68 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Uluslararası Havacılık Sözleşmesinin Yeniden Teyidine ilişkin 19 Nisan, 5017 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun 2 ve 9. Maddeleri ile 13 Haziran tarihli Resmi Gazete'de yayımlandı. 1931. ve 158 sayılı 1921 tarihli ve 2569 sayılı Kanun md. 1 ve Havacılık Bakanımızın önerisi üzerine aşağıdaki kararı almıştır.

5017 Sayılı Kanun Md. 2. paragrafta belirtilen karasularının genişliği, Devletin kıyılarından 10 deniz mili (MM) olarak belirlenecektir. (Fazla, 2006: 39).

Ege Denizi'nde Yunanistan, Ege suları üzerindeki egemenliğine ilişkin bazı kararnameler çıkarmıştı. 6/18 Eylül 1931 tarihli Kraliyet Kararnamesi, karasularının sınırını havacılık ve deniz üzerinde kontrol amacıyla 10 deniz mili olarak tanımladı. Bu kanun aslında karasularının kapsamını belirtmemiş, sadece devletin karasularını da içeren kendi toprakları üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve mutlak egemenlik kullandığını belirtmiştir (Toppare, 2006: 11).

Yunanistan karasularını 3'ten 10 mile çıkardı. Ancak Lozan Antlaşması'na göre karasularının genişliği Ege Denizi bölgesinde 3 mil olarak tanımlanmaktadır. Yunanistan, 17 Eylül 1936 tarihli ve 230 sayılı Kanunla karasularını 10 milden 6 mil'e indirdi, ancak yine de 5017 sayılı Sivil Havacılık Kanununun 9. maddesi yürürlükten kaldırılmadı ve karasuları hala "hava trafiğini düzenlemekte ve korunmaktadır (Kargın, 2010: 71).

Türkiye Tarafının Hava Suları Sorununa İlişkin Tezleri

Türkiye, Yunanistan'ın karasularının 6 millik alanını aşan 10 millik hava sahasının uluslararası hukuku ihlal ettiğine dikkat çekmektedir. Ayrıca bu açıklamaları sessizce kabul ettiğini, uzun süre sessiz kaldığını veya böyle bir durumun gelenek haline geldiğini kabul etmemektedir. AIP(Havacılık Enformasyon Yayını)'nin kabul edilmesinden 40 yıldan fazla bir süre sonra Yunanistan, 1975'te dünya çapında 10 millik hava sahasının uygulanmasının temeli olarak 1931'de İç Mevzuatın Kurtuluşu Kararnamesi'ni ilan etti. Uluslararası hukuka açıkça aykırı olan bu uygulama, 1974'te Türk-Yunan ilişkilerini etkilemeye başlamıştır. Türkiye, Yunan egemen hava sahasını 4 mil artıran bu uygulamayı şiddetle reddetmiş ve durumu hem Yunanistan'a hem de uluslararası kuruluşlara bildirmektedir (Fazla 2006: 39).

Ankara açısından Ege üzerindeki hava sahasının yaklaşık yarısı uluslararası hava sahasıdır. Uluslararası hukuka göre Türkiye ve Yunanistan bu hava sahasını serbestçe kullanma hakkına sahiptir. Türkiye, Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasının yasadışı olduğunu iddia etmektedir. Çünkü uluslararası hukukun kural ve sözleşmeleri bir ülkenin hava sahasını o ülkenin kara ve karasuları ile sınırlandırmaktadır (Sönmezoğlu, 2000: 334).

Ege Denizi ile ilgili uygulamaların iki ülke ilişkilerinde görüş ayrılıklarına neden olması ve Kıbrıs Barış Harekâtı ile gerginleşmesi hem Yunanistan'ın hem de Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki ulusal çıkarları açısından kararlı davranmasına neden olmuştur. Bu bağlamda Yunanistan ilk olarak Haziran 1974'te ICAO'YA başvurdu ve ulusal hava sahasının 10 mil olarak belirlendiğini bildirdi. Türkiye, Yunanistan'ın bu konudaki ilk uluslararası talebine yanıt olarak Nisan 1975'te gönderdiği teleks mesajında ICAO'YA Yunanistan tarafından ilan edilen 10 millik hava sahasının uygulanmasını kabul etmediğini açıkladı. Bununla da yetinmeyen Türkiye, 5 Mayıs 1975'te Yunanistan'a gönderdiği teleks mesajıyla duyurduğu 10 millik hava sahasını kabul etmediğini bildirdi. Tarafların yaklaşımlarındaki kararlılıkları ve çeşitli müzakerelerden sonuç çıkaramamaları, Türkiye'nin 10 mil hava sahasını tanımadığını göstermek için askeri tatbikatlar sırasında uçaklarını Yunan karasuları ile iddia edilen 10 mil hava sahası arasındaki bölgelere uçurarak yeni bir boyut kazanmıştır. 10 Mil uzunluğundaki Yunan sahasına itirazlarının yanı sıra, Türkiye kendi sahasıyla tutarlı bir uygulama sürdürmüştür. Aynı yılın Temmuz ayında Deniz Kurdu, Yunanistan'a NOTAM'ın kapsamasını istediği bölgeleri bildirerek, tatbikat yapmak için

Yunanistan kıyılarından 6-10 mil mesafeye girdi 2/75. Yunanistan tarafından yayınlanan NOTAM'DA, egzersiz sahaları değiştirildi ve Yunan kıyılarından 10 mil uzağa taşındı. Buna rağmen Türkiye tatbikatı planlandığı gibi gerçekleştirdi (Başeren, 2006: 177). Yunanistan, Türkiye'nin bu girişimlerini ulusal hava sahasının ihlali olarak yorumlamakta ve her seferinde Türkiye'ye protesto e, buna karşılık Türkiye bu protestoları reddetmektedir. Müzakereler sırasında Yunanistan, ulusal hava sahasını uluslararası hukuka uygun bir girişim olarak 10 mil olarak belirlemiş olduğu gerçeğini değerlendirmiş ve Türkiye'nin 1931'den bu yana bu tür uygulamalara tepki göstermediğini savunarak 40 yıldır bu uygulamayı zımnen kabul ettiğini iddia etmiştir. Türkiye'nin bu alandaki uluslararası hukuk kurallarına atıfta bulunarak Yunanistan'a karşı görüşleri; ancak Yunanistan'ın Yunanistan'a girişini protesto eden askeri uçaklar kıyıda 6-10 mil arasında IPA. ile belirli bir uygulama arasında tutarsızlık vardır (Kamalov, 2007: 99).

Türkiye kendi payına Yunanistan'ın hava sahasının genişletilmesini tanımadı; dahası, 1974'e kadar Yunan hava sahası rejiminin yasal temeline meydan okumadı. Türkiye, kırk yıllık sessizliğinin arkasında bilgi eksikliğinin yattığını iddia etti. Değerli bir Türk büyükelçisi olan Ümit Pamir'in bir röportajında vurguladığı gibi, "Atina 1974 yılında Havacılık Bilgi Yayınında sadece 10 deniz mili yönetmeliğine yer vermiştir". Türkiye ile Yunanistan arasındaki dostluk ortamının da Türkiye'nin kırk yıllık sessizliğinde bir miktar etkisi olmuş olabilir (Dizdaroglu, 2017: 81)

Yunanistan Tarafının Hava Suları Sorununa İlişkin Tezleri

Yunanistan konuyla ilgili tezini esas olarak iki argümana dayandırıyor: 10 milin genişliği uluslararası hukuka uygun ve Türkiye, Eylül 1931'de kabul ettiği bir kararname ile Atina'nın hava sahasını 10 mile çıkardığı 1974 yılına kadar buna itiraz etmedi. Yunan karasuları 3 mil uzaktayken yapılan bu değişiklik, tartışmasız bir uygulama ile 40 yılı aşkın süredir yaygın bir uygulama haline gelmektedir (Mercan ve Farimaz, 2021: 18).

Yunanistan'a göre, uluslararası toplum 1931'den bu yana Yunan ulusal hava sahasının özel statüsünü kabul etti ve kabul etti. Dünya Savaşı'ndan önce Ege Denizi'ni ve ICAO'nun kurulmasından sonra Atina Köknarı'nı kullananlar bu bölgeye saygı duydular ve Yunan makamlarının istediği gibi "Yunan topraklarına 10 milden fazla yaklaşmadılar". Yunan tutumu ve

uluslararası pratiği, *opinio juris*'i oluşturacak şekilde süreklilik ve tekdüzelik göstermektedir; Ege'de bu özel uygulama örfi hukuk haline gelmiştir. Türkiye'nin davranışı istisna değildir. Türkiye'nin iddiaları çok geç ortaya atıldığından, Ege'de uzun yıllar istikrar bulduklarından ve Türkiye tarafından bile zımnen tanındıklarından bu durumu değiştiremez. Ayrıca, Türkiye'nin yıllardır yasalarca kabul edilen 10 millik bölgeye ilişkin iddialarını ileri sürmesini engellemek için *estoppel* ilkesine de başvurulabilir (Dizdaroğlu, 2017: 83)

Yunan görüşüne göre; Ege'de antlaşmalarla Yunanistan'a bırakılan bir adanın 6 millik karasuları dışında, örneğin 7 mil ile seyreden bir Türk savaş gemisi, uluslararası sularda olduğu için karasularını ihlal etmez, helikopterini karasularında uçtuğunda. Aynı savaş gemisi, uluslararası sular üzerindeki hava sahasında (iddiaya göre) Yunan hava sahasını ve Atina FIR'ını ihlal etmektedir (Eren, 2008: 100).

Yunan yazar Mikhail 1984 tarihli bir eserinde, Yunanistan'ın söz konusu "10 deniz mili hava sahası" üzerinde "egemen bir hakkı" olduğunu iddia ederek düşüncelerini dile getirmektedir. "10 deniz mili egemenlik alanının 6 deniz mili karasularını, 4 deniz mili ise Yunan karasularının bittiği sınırdan başlayarak açık denizi oluşturmaktadır. Bu durum 1931 yılından bu yana Türkiye tarafından herhangi bir itiraz olmaksızın uygulanmaktadır (Mercan ve Farimaz, 2021: 18).

Günümüzde, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sularla ilgili anlaşmazlıkların genişlemesi ile ele alındığında, Yunan karasularının 12 mil uzaması bu kararın Türkiye'ye karşı savaşın nedeni olarak değerlendirileceği, Yunanistan'ın hava sahasının şu andaki duruşunu engelleyen bir diğer faktördür. Nitekim Yunanistan, Ege Denizi'nde ulusal toprak aralık sınırını 12 mil olarak belirlerse, iki ülke arasında tartışma konusu olan birçok sorun kendiliğinden ortadan kalkabilir. Böyle bir sonuç, Türkiye'nin hayati çıkarlarının Aralık ayında tamamen göz ardı edilmesine yol açacağı için kabul edilemezdir (Kuzucanlı, 2021: 71).

Sonuç

Ege ve Kıbrıs bölgeleri Yunanistan ile Türkiye arasındaki önemli meselelerdir. Bu çalışmada hava sahası, olmak üzere Ege ihtilafları üzerinde durulmuştur. Türkiye, Aralık 1999 Helsinki Zirvesi sonuçlarına göre Ege sorununu Uluslararası Adalet Divanı'na taşımayı kabul ederse, Yunanistan

aleyhine açtığı davayı kaybedebilir. Bu nedenle Türkiye, Ege Denizi anlaşmazlıklarının çözümü için ikili yeniden müzakere aracında ısrar etmeli; aksi takdirde Türkiye, UAD önündeki davayı tamamen veya kısmen kaybedecektir. Diğer bir deyişle Yunanistan, Ege Denizi sorununu, Türkiye'nin Bern Anlaşması uyarınca ikili yeniden müzakerelere dayalı olarak çözmeye önerisi yerine Uluslararası Adalet Divanı'nda çözmek istemektedir.

Yunanistan'ın ikili meseleleri ele almak için tekrarlanan girişimlerine rağmen, Türkiye yalnızca uluslararası hukuka uymayı reddetmekle kalmıyor, aynı zamanda Yunanistan'ın son ekonomik krizinden yararlanarak gerilimi tırmandırıyor gibi görünmektedir. Türk uçaklarının Ege'de ihlal ve ihlal sayıları dalgalanmalara rağmen istikrarlı bir artış eğilimi göstermektedir. Türkiye, Ege hava sahasındaki iddialarında ısrar ederek, bölgede uzun sürmesi nedeniyle rutin hale gelen gerilimi sürdürmektedir. Ankara, günlük provokasyonları pekiştirerek, stratejik iddialarını desteklemeye ve aynı zamanda kamuoyunun çoklu iç sorunlardan (yani Kürt sorunu, basın özgürlüğü, anayasal sorunlar vb.) Ege Denizi'nin hukuki durumu yanlış anlaşılardan açık olmasına rağmen, Türkiye uluslararası hukuku kışkırtmaya ve görmezden gelmeye devam etmekte ve iyi niyetli olmayı reddetmektedir. Türk liderliğinin, Yunan tarafı egemenliğini 12 deniz miline genişletmeyi seçerse, Ege hava sahasının en büyük bölümünün kontrolünü kaybetme endişesi açıktır, ancak bu Ege'deki coğrafi gerçekliği yansıtmaktadır. Türkiye'nin, bölgede güvenlik ve istikrar için açıkça risk teşkil eden, görünüşte revizyonist bir “yeni-Osmanlı” politikası uygulayan, on yıllardır yerleşik olan statükoya meydan okumaya çalışan iddiaları artırmaktadır.

Yunan hava sahasının Türk savaş uçakları tarafından ilk ihlalleri Mayıs 1964'te meydana geldi ve o dönemde Kıbrıs'ta hüküm süren gerilimle bağlantılıydı. Nisan 1975'te Türkiye, Yunanistan'dan Yunanistan'ın ulusal hava sahasını uluslararası olarak ilan edilen ve kabul edilen on deniz milinden altı deniz mili ile sınırlamasını istedi. O zamandan beri Türkiye, altı ila on mil arasında değişen Helen hava sahasını sorgulamaya başladı. Sorunu çözmek, ya Yunan tarafı için bir seçenek olmayan Yunan hava sahasını altı mile düşürmeyi ya da Yunanlıların uygulayamadığı bir seçenek olan karasularını on mile çıkarmayı içerecektir. Seçilen ara çözüm, yani Yunan Hava Kuvvetleri savaşçıları karşılık gelen Türk savaş uçaklarını durdurmak için göndermek, o zamandan beri bir çıkmaza yol açtı.

1944 Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 1 ve 2. maddelerine ve 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 2 ve 3. maddelerine göre, bir devletin ulusal hava

sahası, kara toprakları ve karasuları üzerinde uzanan hava sahasıdır. Bu nedenle, Yunan ulusal hava sahası, yukarıda belirtilen 1931 Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nde belirtildiği gibi 10 deniz miline kadar uzanmaktadır.

1931 yılından bu yana (6/18 Eylül 1931 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile) Yunanistan, havacılık ve kontrolü amacıyla 10 deniz mili karasuları kurmuştur. Türkiye o zaman ve on yıllar boyunca (1975'e kadar) Yunanistan'ın ulusal hava sahasını bütünüyle tanıdı ve tam olarak saygı duydu hiçbir itirazda bulunmamıştır.

Yunanistan'ın karasularının 6 mil üzerinde 10 hava sahasına sahip olduğunu iddia etmesi yasa dışıdır; Durum, 1975'te, AIP'den 40 yıldan fazla bir süre sonra, bu konuda yerel bir yasal düzenleme olan 1931 Kararnamesi'nin yayımlanmasıyla ortaya çıktı; bu bağlamda Yunanistan'ın 10 millik hava sahasının kendi karasularını aşmasına Türkiye'nin derhal itiraz ettiğini ve hiçbir şekilde kabul etmediğini ifade etmektedir.

Ege anlaşmazlıkları, sırasıyla anlaşmaların yorumu ve söz konusu çıkarların farklı perspektifleri açısından her iki taraf arasındaki 'kavramsal boşluklar' nedeniyle bugüne kadar çözülmedi. Bu nedenle, her iki taraf arasında uzlaşmaya varmak zordur.

Sonuç olarak, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlara yakın gelecekte bir çözüm beklemek mümkün değil. Genel kanı, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların yakın zamanda çözülemeyeceği yönündedir, bu nedenle her iki taraf da bu sorunlarla yaşamayı öğrenmeli. Öte yandan, her iki devletten beklenen anlamlı bir müzakere sürecinin başlaması, Ege'nin iki yakasını birbirine yaklaştırabilecek karşılıklı anlayışın oluşmasını sağlamalıdır.

Kaynakça

Aksu, F., 2001. *Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara: SAMEK Yayınları.

Assonitis, G., 1997. "The Greek Airspace: The Legality of a Paradox. United States Air Force" *Academy Journal of Legal Studies*. 8, 159-190.

Aydın, M., 1997. "Cacophony in the Aegean; Contemporary Turkish-Greek Relations". *The Turkish Yearbook* 27, 109-140.

- Bal, A., 2019. *Uluslararası Hava Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Başeren, S. H., 2006. *Ege Sorunları*, Ankara: TÜDAV Yayınları No:25.
- Bölükbaşı, D. (2004). *Turkey and Greece: the Aegean disputes: A Unique Case in International Law*.
- Dizdaroğlu, C., 2017. "Understanding Turkish-Greek Relations Through Securitization and Desecuritization: A Turkish Perspective", A Phd Dissertation, Kadir Has University.
- Eren, Ş., 2008. "Ege Denizi Temelinde Türk-Yunan İlişkileri", , Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi.
- Fazla, H., 2006. "Ege'de Hava Sahası, Fır ve Komuta Kontrol Sorunları", Yüksek Lisans Tez, Dicle Üniversitesi.
- Fırat, M., 2009. "Yunanistan'la İlişkiler. Türk Dış Politikası" Cilt I: 1918-1980. Ed. B.Oran. *İstanbul: İletişim Yayınları*, 716-769.
- Gemici, E., Yeşiller, M., 2017. "Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri", *Journal of Aviation* , 1/2, 140-153.
- Günel, R. V. (2010). *Uluslararası Havacılık Hukuku*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.
- Kamalov, R., 2007. "Ege Sorunları", Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi.
- Kareng, Y., 2020. "International Aviation/ Airspace Law An Overview", *International Journal of Law Recontruction*, 4/1, 56-68.
- Karğın, Ş., 2010. "Ege Adaları'nın Hukuksal Statüsü Ege Sorunları", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Kusumaningrum, A., 2017. "The Challenges of International Air Law Principles in Globalization Era", *Brawijaya Law Journal*, 4/2, 255-268.
- Kuzucanlı, İ., 2021. "Uluslararası İlişkiler Perspektifinden Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Hava Sahası Sorunları", Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi.
- Lits M., Stepnov, S., Tikhomirova, A. 2017. "International Space Law", *BRICS Law Journal*, 4/2, 135-155.
- Mercan, M. V., Farimaz, H. E. 2021. "Ege'de Türk-Yunan Geriliminin Kavramsal Haritası ve Araştırma 133 Tarafların Tezleri". *İNSAMER*, 133.
- Pazarıcı, H. (1989). *Uluslararası hukuk dersleri II kitap*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları

Ege Hava Sahası: Türkiye ve Yunanistan Sorunları

- Pazarcı, H. (1990). *Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukuki yönü. S. Vaner içinde, Türk-Yunan uyusmazlığı*. İstanbul: Metis Yayıncılık.
- Pirinççi, F., 2005. “Uluslararası İlişkiler Teorileri Perispektifinden Ege Sorunları ve Türkiye-Yunan İlişkileri”, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi.
- Soldatos, S. A. (2016). Turkish Air Force Violations of Greek National Airspace in the Aegean, *Eastern Mediterranean Policy Note*, 4, 1-7.
- Sönmezoğlu, F., 2000. *Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler, Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar*, İstanbul: Der Yayınları.
- Toppare, N. A. 2006. "*Ege Denizi'nde Yunanistan-Türkiye Kıta Sahaneliği Anlaşmazlığına Hukuki Bir Yaklaşım*" Yüksek lisans tezi, Bilkent Üniversitesi, İktisadi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Turan C., 2016. “Türk-Yunan İlişkileri ve Ege Sorunlar”, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi.
- Ulusoy, Ü. H. (2013). “*Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar*”. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 109, 303-334/
- Ünal, M. S. (2009). *Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk*. İstanbul: Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.